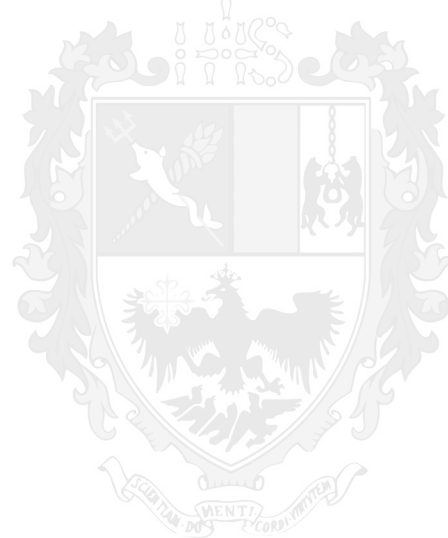


**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR****FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS****DOCTORADO EN HISTORIA****TESIS DOCTORAL****TITULO****La Marina de Guerra Argentina de la  
Generación del Ochoenta****Director****Doctor Hernán Asdrúbal Silva****Doctorando****Licenciado Guillermo Andrés Oyarzábal****DESCRIPCIÓN**

Transformación de las mentalidades en la Marina de Guerra argentina desde la formación de la primera escuadra de buques de hierro y vapor (1872) hasta los Pactos de Mayo de 1902, en relación con la evolución de la concepción estratégica y geopolítica del país, desde la perspectiva institucional y en coincidencia con el desarrollo tecnológico y científico.

L.U. N° de Registro: 989.475  
D. N. I. 12.613.156

# **La Marina de Guerra Argentina de la Generación del Ochenta**



USAL  
UNIVERSIDAD  
DEL SALVADOR

## INDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>05</b>
Marco teórico y estado actual del conocimiento sobre el tema	13
Las fuentes	16
Fuentes editas	17
Fuentes inéditas	19
Auxiliares heurísticos	20
 <b>PRIMERA PARTE: PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 1872 Y 1880</b>	<b>22</b>
 <b>CAPITULO I: SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA</b>	<b>23</b>
Las iniciativas precursoras del presidente Sarmiento	23
La "nueva escuadra"	24
La Escuela Naval y el arsenal de Zárate	27
Los oficiales	30
El personal subalterno	35
 <b>CAPÍTULO II: NICOLÁS AVELLANEDA - EL SOMBRÍO ESCENARIO DE LOS PRIMEROS AÑOS</b>	<b>40</b>
La Revolución de 1874	40
"El gobierno no pretende que la República sea una nación de poder marítimo"	45
 <b>CAPITULO III: ADOLFO ALSINA - INTENCIONES, PERSPECTIVAS, DESALIENTO</b>	<b>53</b>
El motín de los gabanes: disolución y refundación de la Escuela Naval	53
Los Torpedos y la explosión del vapor <i>Fulminante</i>	62
 <b>CAPÍTULO IV: PODER NAVAL E INTERESES MARÍTIMOS</b>	<b>68</b>
El general Roca en el Ministerio de Guerra y Marina	68
Los intereses frente a Chile y la División Expedicionaria al Atlántico Sur	71

<b>CAPÍTULO V: LA ARMADA OFRECE VASTOS HORIZONTES</b>	<b>83</b>
La revolución de 1880	83
La vida en la Marina de Guerra hacia 1880	87
En busca de los nuevos paradigmas	93
Un horizonte promisorio	98
 <b>SEGUNDA PARTE: PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 1881 Y 1892</b>	 <b>107</b>
 <b>CAPÍTULO VI: LA NUEVA GENERACIÓN</b>	 <b>108</b>
El Centro Naval	108
Se discute la Marina posible	117
 <b>CAPÍTULO VII: CRECIMIENTO CUESTIONADO</b>	 <b>122</b>
La División de Torpedos	122
Reclutamiento y educación	123
Diques y Talleres	131
 <b>CAPÍTULO VIII: INTERESES MEZQUINOS Y AMBICIONES IMPACIENTES</b>	 <b>135</b>
Los mandos navales	135
Las rivalidades internas	138
La crisis económica	142
 <b>CAPÍTULO IX: NUESTRA ESCUADRA NECESITA ACCIÓN</b>	 <b>148</b>
Daniel de Solier y la Escuadra de Evoluciones	148
Críticas y autocrítica	151
El coronel Emilio Sellström y la artillería de tiro rápido	154
Una estrategia para el Río de la Plata	157
Las frustradas esperanzas en los talleres y arsenales	162
La ley de reforma de jerarquías militares	165



<b>CAPITULO IX: LA ADMINISTRACIÓN EN CRISIS</b>	<b>167</b>
La Junta Inspectora de Marina	167
La Junta Superior de Marina	172
La cuestión de la Escuela Naval	180
El dilema del reclutamiento	184
La revolución radical de 1890	190
La Escuela Naval: una institución ambulatoria	198
La Jefatura de Estado Mayor y la Junta Consultiva	201
<b>CAPITULO XI: LAS CONDICIONES DE LA DEFENSA</b>	<b>208</b>
La escuadra de evoluciones y la defensa del Río de la Plata	208
“Ya es tiempo de que los jefes no duden de la capacidad de sus oficiales”	210
Las relaciones con Chile y el incremento del poder naval	213
Los talleres de Marina, el arsenal de Zárate y el puerto militar	223
Los proyectos del general Levalle	227
“Hasta que la Escuela Naval no tenga edificio propio...”	231
<b>TERCERA PARTE: PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 1893 Y 1902</b>	<b>237</b>
<b>CAPITULO XIII: DE LA MARINA DE TORPEDERAS A LA DE LOS GRANDES CRUCEROS-ACORAZADOS</b>	<b>238</b>
Manuel García Mansilla y la Estación Central de Torpedos	238
“Trabajemos por el engrandecimiento de la Patria”	240
La cruda realidad de nuestra Marina	245
No se ha cortado por lo sano	251
<b>CAPÍTULO XIV: LA PAZ DEPENDE DEL PODER NAVAL</b>	<b>259</b>
La revolución radical de 1893	259
“Sólo nuestro país se mantiene indefenso”	261
El primer crucero-acorazado italiano	264
Un cambio radical, brusco y sin transición	268

<b>CAPITULO XV: LA TESIS ATLÁNTICA Y EL PUERTO MILITAR</b>	<b>278</b>
Dique militar en La Plata	278
El debate sobre el puerto militar	279
Bahía Blanca es elegida como asiento del puerto militar	284
 <b>CAPÍTULO XVI: LA VISIÓN DEL FUTURO</b>	 <b>293</b>
La Nación "debe armarse a tiraje forzado"	293
Oficiales para los buques	301
"Esas criaturas que hoy son por lo general rateros..."	307
 <b>CAPITULO XVII: LA MARINA EN MANOS DE MARINOS</b>	 <b>311</b>
"El niño robusto de Brown es hoy un hombre..."	311
La Argentina sigue un plan	317
La primera ley de conscripción naval	321
 <b>CAPITULO XVIII: SEAMOS FUERTES Y SEREMOS RESPETADOS</b>	 <b>329</b>
El abrazo del Estrecho	329
Los acuerdos y sus derivaciones militares	331
"Martín Rivadavia... todo un sistema de reacción y progreso"	335
Los Pactos de Mayo	339
 <b>CONCLUSIONES</b>	 <b>352</b>
 <b>ANEXOS</b>	 <b>363</b>
 <b>FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA</b>	 <b>368</b>

# **LA MARINA DE GUERRA DE LA GENERACIÓN DEL OCHENTA**

## **INTRODUCCIÓN**

El papel del mar en la concepción geopolítica y estratégica argentina ha tenido a lo largo de nuestra historia distintas consideraciones, signadas por procesos de configuraciones disímiles, a partir de condicionamientos políticos, económicos y sociales.

Desde las guerras de la Independencia el problema sobre la organización de las fuerzas navales preocupó a los dirigentes que advirtieron la pertinencia de su utilización en el marco de los conflictos en curso. No obstante, no se diseñaron políticas de fondo tendientes a la organización administrativa y operativa de una marina militar capaz de mantener el nivel de alistamiento de las unidades empleadas para la guerra. Como consecuencia de este enfoque de objetivos limitados, las escuadras argentinas se armaban de cara al conflicto, a partir del esfuerzo del Estado y de particulares, comerciantes o armadores, que en algunos casos arriesgaban sus bienes en la defensa de ideales, y en otros sólo los movía la posibilidad de hacer negocio.

Tal como ocurriera durante el proceso de emancipación, las escuadras que se armaron en la guerra con el Brasil, las improvisadas fuerzas navales organizadas para enfrentar los intereses extranjeros durante el gobierno de Rosas y las precarias unidades que participaron en la guerra de la Triple Alianza, no contaron con la infraestructura material ni con la preparación militar deseable.

Al estallar la guerra contra el Paraguay, la Argentina no estaba prevenida para una movilización de tanta magnitud, carecía de un Ejército preparado y la Guardia Nacional era una fuerza mal organizada, que apenas contribuyó a completar los cuadros de batalla<sup>1</sup>. Con respecto a la Armada la situación era igualmente grave, pues para operaciones fluviales y marítimas el país no había tomado ninguna disposición. Por esta razón y para suplir las necesidades inmediatas de la guerra, el Estado apeló a lo

poco que podía adquirir, buques mediocres y transportes de arriendo que fueron armados precariamente y que con la misma precariedad cumplieron los escasos servicios que se les podía exigir.

El único buque argentino que participó en operaciones de combate fue el vapor *Guardia Nacional*, que al mando del teniente coronel Luis Py, en mayo de 1865, y tras un inicial transporte de tropas hasta Corrientes, se integró a la 1ra. División de la escuadra del Brasil, conducida por el vicealmirante Barroso. En agosto, al forzar el Paso de Cuevas, en las barrancas de Turupí, la escuadra debió soportar el fuego de una batería paraguaya, que causó 21 muertos y 38 heridos brasileños, y particularmente en el buque argentino, la muerte de los guardiamarinas Enrique Py y Luis Ferré y del marinero Eduardo Poppel<sup>2</sup>. Posteriormente fue destinado a las mismas tareas de apoyo del resto de las unidades argentinas junto a los vapores *Coronel Espora*, *General Brown*, *Coronel Rosetti*, *Gualedguay*, *Pavón*, *Choele-Choel* y una veintena de pequeños vapores fluviales y distintos veleros requisados en las riberas del Riachuelo y la rada de Buenos Aires.

Las misiones logísticas entre Buenos Aires y el Paraguay y algunos viajes entre Humaitá y Asunción, el valioso e ininterrumpido transporte de tropas y pertrechos y las tareas de evacuación de enfermos y heridos, aunque valiosas, apenas pesaban al compararlas con las acciones navales desarrolladas por la marina imperial, con más de un centenar de unidades, entre navios acorazados, fragatas, corbetas y cañoneras, tripuladas por un número muy próximo a los 7.000 hombres<sup>3</sup>. Como consecuencia, Brasil ocupó un papel relevante en los diferendos de límites y negociaciones posteriores<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Vide Miguel Angel de Marco, "Organización, operaciones y vida militar", *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Academia Nacional de la Historia, Editorial Planeta, Buenos Aires, 2000, tomo 5, pp. 237-273.

<sup>2</sup> Fermín Eleta, "La guerra de la Triple Alianza con el Paraguay en 1865", *Historia Marítima Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1990, tomo VII, capítulo XIV, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1990, p. 411.

<sup>3</sup> Vide Fermín Eleta, "La guerra de la Triple Alianza 1866-1870", *Historia Marítima Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1990, tomo VII, capítulo XV, p. 433.

<sup>4</sup> Después de la guerra los aliados debieron acordar respecto de las condiciones de paz con Paraguay y en Asunción se reunieron los representantes de la Argentina, Uruguay y Brasil, para redactar el tratado definitivo. La fuerza fue un factor apreciable a la hora de imponer posiciones



Para la República Argentina la campaña demostró la pertinencia de una el mejor argumento la necesidad de contar con una fuerza naval organizada, provista de medios aptos y personal instruido y adiestrado.

Más allá de aquella convicción, el país no estaba todavía en condiciones políticas de afianzar sus instituciones. Por el contrario, los esfuerzos de Sarmiento para lograr la pacificación nacional a través de la reconciliación con el general Justo José de Urquiza fueron causa de nuevos y más sangrientos enfrentamientos. El general Ricardo López Jordán, sintiéndose traicionado, instigó el asesinato político del gobernador entrerriano y luego de un dudoso acto eleccionario ocupó el poder como gobernador y capitán general de Entre Ríos. Como era previsible, el gobierno nacional desconoció el pronunciamiento, ordenó la intervención de la provincia y movilizó efectivos militares, desencadenando acciones de guerra.

A pesar de los escasos y mal preparados medios de la marina, provista en general de los mismos buques que habían participado en la guerra del Paraguay, las operaciones bélicas contaron con una intervención naval importante debido a las características del teatro de operaciones, conectado por los ríos Paraná y Uruguay.

En el vapor *Guardia Nacional* iba embarcado como jefe de escuadra el comodoro José Murature, un hombre de 66 años que servía a la Nación desde las guerras contra el Brasil, y lo secundaba el teniente coronel Luis Py<sup>5</sup>. Los demás comandantes también eran militares curtidos en acciones de guerra, entre quienes se destacaban Emiliano Goldriz, Erasmo Obligado, Ceferino Ramirez, Constantino Jorge, Clodomiro Urtubey y Martín Guerrico.

La Marina asumió las tareas de transporte de tropas y pertrechos y el bloqueo posible de los ríos Paraná y Uruguay, para impedir las comunicaciones del enemigo; a

---

enfrentadas. Como indica Isidoro Ruiz Moreno en relación con esto, "el enviado de Brasil tenía hábiles agentes en todo el país y cuatro mil soldados respaldaban sus actividades diplomáticas en Asunción. El representante argentino contaba con trescientos hombres casi desarmados, sin un solo cañón y dos buques que no estaban en condiciones de combatir". Vide Isidoro Ruiz Moreno, *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas (1810-1855)*, Editorial Perrot, Buenos Aires, 1961, p. 60.

<sup>5</sup> Los vapores *General Brown*, *Rosetti*, *Guardia Nacional*, *Coronel Espora*, *Pampa* y *Pavón* y los vaporcitos *Guaqueguay* y *Choele Choel* constituían la pequeña escuadra nacional argentina.

en bandos opuestos. El primero, fiel al gobierno y al mando del vapor *Coronel Espora*, intercambió fuego de artillería durante cuarenta y cinco minutos contra una batería de dos cañones que dirigida por Cabassa, entrerriano adicto al jefe sublevado, lo amenazaba desde la costa, a la altura de Calera del Barquino, sobre el río Uruguay.

Con motivo de ese combate el coronel Donato Álvarez, que estaba a cargo de la comandancia militar de Concordia, le escribió a Howard:

Lo felicito sinceramente por este hecho, que aunque de poca importancia material, importa muchísimo moralmente; y más que todo ya no ignoran que existe en esas alturas un buque nacional que les hace retirar sus cañones de batería, y que su comandante tiene bastante sangre fría para oponerse con su buque, de punto en blanco, provocándoles al combate<sup>8</sup>.

Durante todo el año la guerra mantuvo en vilo al país, hasta que una sucesión de derrotas militares coronadas por la batalla de Don Gonzalo, librada en las proximidades de la actual localidad entrerriana de Sauce de Luna, obligaron a las fuerzas de López Jordán a refugiarse en Uruguay.

Visiblemente, y tal como fuera reconocido, todas las acciones navales tuvieron escaso valor, y por encima de lo anecdótico, poco se hizo. La suerte de la guerra se jugó en intensos combates de tierra, tanto es así que ni siquiera el Presidente en sus juicios conclusivos refiere al Congreso alguna participación de la Marina<sup>9</sup>.

Sin embargo, otra vez se había puesto en evidencia el papel vital de los medios navales sobre los ríos del nordeste argentino y la necesidad de contar con unidades armadas para asegurar el control ribereño y apoyar con abastecimientos y medios las operaciones militares.

Si bien cada situación debe ser analizada dentro de su propio proceso y cada caso presenta particularidades de difícil comparación, se advierte como constante la falta de un pensamiento estratégico capaz de integrar el mar dentro de los objetivos nacionales. Como resultado de este vacío, la República Argentina no tuvo hasta la década de 1870, un proyecto de organización naval que contemplara las necesidades y

<sup>8</sup> Nota de Donato Álvarez a Enrique G. Howard, Concordia, 12 de octubre de 1873, en Laurio Destéfani, "1.ª Armada Argentina en la segunda guerra jordanista", *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, n° 412, Buenos Aires, 1974, p. 96.

<sup>9</sup> Vide, H. Mabragaña, *Los Mensajes*, tomo III, 1852-1880, cit., pp. 381-382.

posibilidades del país, frente a los intereses en conflicto que definían los potenciales enemigos.

\*\*\*\*\*

Después de la guerra del Paraguay, y frente al balance inevitable del poder naval brasileño, el Estado Argentino advirtió que la notable inferioridad de su Marina de Guerra era un factor determinante a la hora de sostener las aspiraciones nacionales, en relación con los intereses de los países limítrofes. Durante la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento, el gobierno, enfrentado al caudillo de Entre Ríos, experimentó el costo de desconocer las ventajas de contar con una marina eficiente. Fue en estas circunstancias, que el tenaz sanjuanino encauzó las primeras medidas concretas por la organización de la Armada.

El Presidente, apoyado en sus conocimientos de la Guerra de Secesión norteamericana y de la evolución de las armas durante el conflicto, afrontó la compra de las primeras unidades de hierro y vapor y encauzó la construcción del primer arsenal de marina. Consciente además de la necesidad de contar con personal idóneo para conducir las nuevas unidades de guerra, creó la Escuela Naval Militar.

Sarmiento, de la misma manera que todos los hombres de Estado de la época, se respaldaba en el esquema geopolítico tradicional que afirmaba la seguridad de la Nación en la presencia de fortificaciones portuarias y de buques suficientes para asegurar la defensa de las principales vías de acceso al territorio. La figura conciliaba el pensamiento estratégico de toda su generación con la herencia hispánica y la experiencia militar que habían tenido los argentinos desde las guerras por la Independencia. Por lo tanto, la visión que quedaba no podía ser otra que aquella que recostara los intereses fundamentales del país en el Río de la Plata, fuente principal de recursos y tradicional teatro de operaciones de todos los conflictos.

Si bien en el espíritu de la sociedad argentina, y especialmente en la mayoría de sus gobernantes, aquella tendencia estaba muy arraigada por tradición y experiencia empezaban a aparecer los primeros síntomas de la crisis tendiente a modificar y reemplazar el paradigma vigente.



Mientras sobre la base de aquellos principios fue organizándose y creciendo la marina militar argentina, también iluminada por el pensamiento y el desarrollo de las potencias marítimas de la época, se operó sobre las mentalidades navales una transformación paulatina que, con cierta aceleración, modificó en la Armada los puntos de vista primarios en torno de la tecnología, la táctica y la estrategia. Una vez planteados los nuevos paradigmas, comenzó a plasmarse una clara dicotomía de ideas

El momento coincide con el egreso de las primeras promociones de la Escuela Naval. Estos jóvenes, llenos de ideales, se incorporaban de pronto a planas mayores con cuyos miembros tenían poco en común. Algunos de los jefes y comandantes ni siquiera dominaban el idioma nativo, nada sabían de navegación de altura o astronomía y, peor aún, desconfiaban de los nuevos oficiales, que se presentaban autosuficientes y demasiado confiados en las ciencias que habían aprendido. Desde su posición, la mayor parte de los oficiales subalternos no sólo recelaban de la formación profesional de sus superiores; como argentinos, se sentían demasiado distantes de las luchas políticas que todavía dividían a la ciudadanía y a los jefes de mayor jerarquía.

En este cuadro de situación, se gestaba una nueva conciencia que rompería con los esquemas del pasado, produciendo cambios sustanciales y definitivos: la percepción geopolítica tradicional, restringida al Río de la Plata y sus afluentes, se transformaría en una de criterios más amplios y pretenciosos, proyectando el interés nacional a los vastos territorios del sur del país y la costa atlántica. En lo estratégico, los criterios defensivos apoyados en los principios teóricos de la escuela francesa de la Jeune École, que limitaba la necesidad de armamento naval a buques costeros y de río y al desarrollo de la capacidad torpedera, evolucionaron hacia formas ofensivas que exigieron la transformación de los medios navales hacia unidades de mayor desplazamiento, capacidad de maniobra, velocidad y poder destructivo, capaces de operar en alta mar y proyectar el poder naval.

Esto trajo aparejados otros cambios que aceleraron el desenvolvimiento tecnológico y científico, al tiempo que fueron modificándose las necesidades de educación e infraestructura

Debido a que los oficiales más jóvenes de la Marina, formados como tales en el seno la institución a partir de la fundación de la Escuela Naval, o procedentes de acreditadas escuelas extranjeras, no sólo se limitaban a relaciones de interés ligadas a la estructura y organización interna, sino que entroncaban su ideario con los objetivos nacionales; la influencia que tuvieron en el pensamiento militar naval argentino, y particularmente en aquellas transformaciones de fondo, constituye una cuestión trascendente que contribuirá a comprender la vitalidad de toda la generación.

Desde nuestra perspectiva, entendemos que básicamente fueron esos hombres, que en aquella década ocupaban las más bajas jerarquías, quienes impulsaron en la medida de su propia evolución estos grandes cambios que acompañaron el advenimiento del siglo XX, a partir de una acción formativa sustentada en la profundidad de los conocimientos y la certeza de que a ellos les estaba reservado un futuro mejor que el de sus padres.

Las particulares características de la cuestión en tratamiento circunscriben el trabajo al espacio geográfico del Río de la Plata, por ser el ámbito desde donde se sustanciaban las decisiones y se proyectaban todas las acciones, pero sin perder de vista las derivaciones necesarias en el marco nacional y en el regional, junto a sus proyecciones internacionales. El período temporal propuesto, que se extiende entre 1872 y 1902, toma como hitos conclusivos la decisión de comprar los primeros buques para formar una escuadra de guerra y los llamados Pactos de Mayo, firmados entre Chile y la Argentina, que establecieron una política de restricciones militares para los dos países y terminaron con la carrera armamentista y la llamada *paz armada*, desatada en la década de 1880. Las hipótesis planteadas señalan la necesidad de articular adecuadamente los componentes sociales, políticos, económicos y culturales mediante una comprensión global en los distintos niveles de análisis.

La investigación propuesta tiene por objeto estudiar el desenvolvimiento de la Marina de Guerra Argentina a partir de su organización primaria y a la luz de las grandes transformaciones políticas y sociales que se produjeron después de la guerra de la Triple Alianza.

Se tiende a explicar la cuestión en relación con los conflictos políticos internos de la Argentina, la situación mundial y la confluencia de intereses con los estados

vecinos, en atención a las hipótesis de conflicto existentes, a fin de revelar las múltiples interrelaciones que sirven de condicionantes al proceso, haciendo especial hincapié en las cuestiones sociales.

Por ello, materias en apariencia de menor trascendencia pueden aparecer aquí con singular fuerza y constituirse en elementos fundamentales para comprender los acontecimientos que se desarrollan.

En cumplimiento con los objetivos planteados y a fin de comprobar las hipótesis formuladas, se procura hacer inteligible el proceso a través de la reconstrucción de las acciones de los actores intervinientes, prestando especial atención a las intencionalidades hasta discernir y comprender los valores sustentados y los intereses en oposición.

#### **Marco teórico y estado actual del conocimiento sobre el tema**

La historiografía naval argentina, es decir aquella restringida al ámbito institucional, político y castrense, orientada hacia la preparación y desenvolvimiento del quehacer militar, ha contado en general con pocos investigadores, sobre todo al ser comparada con el desarrollo de estudios marítimos, vinculados con el comercio, las exploraciones y los descubrimientos en general que, por su carácter universal, han despertado mayor interés, incluso en historiadores de origen extranjero.

En primer lugar, esto se ha debido al papel secundario que en la Argentina tuvo y tiene reservado el mar como factor de poder, en el esquema geopolítico y estratégico del país. A esta cuestión se agrega otra no menos significativa, relacionada con el carácter técnico de los estudios navales. En efecto, las características particulares y desconocidas de los barcos de todas las épocas, el factor tecnológico siempre determinante, la singular terminología de los hombres de mar, el lenguaje militar y los necesarios conocimientos básicos sobre táctica y estrategia han alejado a los historiadores de la especialización, al advertir en el análisis de los problemas navales un obstáculo difícil de salvar. Por eso, la mayoría de los trabajos de historia naval argentina han sido realizados por autores directamente vinculados con la actividad náutica castrense, pero muchas veces alejados de la teoría de la disciplina científica.



Por otra parte, a diferencia de lo que ocurre con los profesionales de la historia, no han dedicado su vida a estos estudios, sino que normalmente se abocan a ellos una vez culminada la carrera primaria, lo que trae como consecuencia que sus trabajos se centren en una temática estática, sin que se pueda apreciar una evolución productiva desde el principio al fin de la propia obra. Por el mismo desconocimiento teórico sobre la disciplina, estos estudios en general presentan un esfuerzo heurístico notable, pero carecen de análisis críticos y hermenéuticos profundos y precisos. Es frecuente que falten planteos hipotéticos sólidos y los problemas tratados se restringen a los sucesos de corta duración, que por sí mismos no permiten hacer inteligibles los procesos en los que están inmersos.

En el ámbito de la historia militar, la mayor parte de la historiografía se ha centrado en el período de las guerras de la Independencia, apoyándose en argumentos típicamente militares, esto es, campañas, operaciones y batallas, en virtud de aquella concepción que la identifica con la historia de la guerra. Por esta razón se ha visto restringido aún más el caudal de obras que atienden a la etapa específica de esta investigación, localizada en el último tercio del siglo XIX, donde justamente aquella temática faltaba.

Por el contrario, este trabajo pretende ajustarse a la definición de historia militar que, además de incluir el criterio tradicional, contiene las condiciones y disposiciones políticas, nacionales e internacionales que en tiempo de paz preparan a los países para la guerra o los conducen a ella; junto con la creación y desarrollo de las instituciones, pensamiento, sistemas de armas y tecnología bélica, en íntima conexión con los requerimientos y aspiraciones de la sociedad.

No obstante las falencias antes señaladas, se destacan autores que desde distintas perspectivas metodológicas han brindado aportes sustanciales.

El primero de ellos ha sido el capitán de navío Humberto Burzio, su obra extensa y pródiga, constituye un pilar de la historiografía naval militar de la segunda mitad del siglo XIX. Burzio, no fue capaz de integrar los procesos políticos, económicos y sociales propios del período, por lo que su producción adolece del vicio típico de la falta de análisis hermenéuticos, pero ha dejado una vastísima obra cargada de datos y referencias documentales que allanan y enriquecen el camino de cualquier investigador

hacia adelante. Es obligado advertir, que no se puede tratar ningún aspecto relacionado con la Marina de Guerra Argentina del siglo XIX sin consultar sus libros:

- **Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico. Departamento de Estudios Históricos Navales, serie B, n° 1, Buenos Aires, 1960.**

El libro, tal como lo indica su título presenta una reseña del desenvolvimiento orgánico de la Armada desde los tiempos de la Independencia hasta 1930, brindando un panorama global de la institución sin aspiraciones interpretativas.

- **Historia de la Escuela Naval Militar. Departamento de Estudios Históricos Navales, serie B, n° 16, Buenos Aires, 1972.**

Esta obra escrita en cinco tomos, de 750 páginas promedio cada uno, es la más trascendente del autor. Rescata los antecedentes del período hispánico, para centrarse en los primeros cien años de su existencia, es decir el período 1872-1972. En su esencia, es una recopilación documental que presenta la evolución de la Escuela Naval y sus diferentes asientos a lo largo de los años, organizada esquemáticamente por capítulos escasamente relacionados. Su mérito principal radica en la profundidad del trabajo heurístico realizado, plasmado en el libro a través de la gran cantidad de datos expuestos.

- **Historia del torpedo y sus buques en la Armada Argentina (1874-1900). Departamento de Estudios Históricos Navales, serie B, n° 12, Buenos Aires, 1968.**

Desarrolla la historia del torpedo en la Armada Argentina, en consideración con los aspectos técnicos y estratégicos inherentes a su empleo. Producto de una investigación exhaustiva se convierte en una obra fundamental para conocer y valorar la significación del torpedo en la Argentina en el marco de la concepción geopolítica imperante hasta mediados de la década de 1880.

El contraalmirante Laurio H. Destéfani, quien ha dedicado la mayor parte de su vida al estudio de la historia naval, tiene como el autor antes mencionado una vasta producción historiográfica, aunque primordialmente dedicada al período hispánico, especializándose en las navegaciones y exploraciones de la costa atlántica argentina del siglo XVIII. Sus investigaciones han cubierto además, la etapa independiente desde las guerras por la emancipación hasta la organización nacional a través de puntuales monografías, algunos libros eruditos y otros de divulgación; y en menor medida, trata y profundiza sobre algunos aspectos de la segunda mitad del siglo XIX y del siglo XX. Por lo tanto, su contribución al período comprendido en este estudio es mucho menor que la de Burzio y se caracteriza por la presentación de obras de carácter general. En sus investigaciones se advierte una mayor preocupación por la crítica y los

razonamientos hermenéuticos, aunque la línea historiográfica es claramente reivindicatoria del papel de las instituciones militares y especialmente de la Armada.

Junto a estos autores, se distinguen otros, como el contraalmirante Pablo E. Arguindeguy y el capitán de navío Enrique González Lonzieme, quienes presentan algunas obras específicas y estudios significativos incorporados en la colección de la Historia Marítima Argentina.

Sin embargo, es preciso considerar que, salvo excepciones, no se ha trabajado la problemática de la Armada Argentina de la segunda mitad del siglo XIX desde una perspectiva integral y totalizadora, ni a tenor de la evolución del período en relación con lo social y político. Los principales esfuerzos se volcaron hacia la descripción de las campañas y expediciones, la organización orgánica de la Institución y la descripción técnico operativa de las unidades. En sí ha prevalecido el criterio de la corta duración sustentado en una historia fáctica, sin la intención de rescatar el valor de los procesos.

Por último, resulta obligado mencionar la gran cantidad de estudios que todavía inéditos han realizado desde la década de 1960 los historiadores y cronistas nucleados en la División de Investigaciones del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina, cuya producción constituye hoy un material de consulta invaluable.

### **Las fuentes**

El tema y el enfoque que se le imprime a la investigación, obliga a recurrir a fuentes de diverso tipo y origen, que han sido ubicadas sistemáticamente en atención a sus relaciones temáticas, consideraciones temporales y características espaciales.

Adquieren mayor gravitación aquellas que permiten advertir el pensamiento y su evolución en las mentalidades de los hombres vinculados con las fuerzas armadas y los problemas de la guerra y la defensa. Por eso se ha tenido especial cuidado en la recopilación de testimonios directos plasmados en las revistas profesionales, en la medida que éstos, no sólo reflejan la manera de pensar de los autores, sino que aparecen como factor de influencia sobre quienes se alimentaban de ellos.



## Fuentes editas

Dentro de esta clasificación se destaca el *Boletín del Centro Naval*, que desde su lanzamiento en 1882 fue creciendo progresivamente hasta convertirse, en pocos años, páginas las ideas, el pensamiento, y las teorías de las promociones académicas más preparadas de la oficialidad, formadas mayoritariamente en la Escuela Naval Argentina; pero también provenientes de otras academias o institutos de formación europeos, donde muchos de los oficiales realizaron estudios de distintos niveles. Por ese motivo se ha convertido en fuente primaria en la elaboración de este trabajo.

Un universo de temas, desde lo estratégico hasta lo técnico, son tratados en esta publicación cuyo mérito principal radica en haber sido escrita por oficiales jóvenes y en actividad, que plasmaban en sus páginas todas sus expectativas, a través del desarrollo de temas como los enumerados a continuación:

- estrategia y táctica naval;
- fuerzas navales;
- maniobras navales;
- artillería y torpedos;
- máquinas y calderas;
- hidrografía y navegación;
- puertos militares y de comercio;
- marina mercante y
- justicia militar entre otras tantas materias de interés.

En muchos de los artículos, gran parte de ellos fruto de la experiencia profesional y/o de acabados estudios, se establecían relaciones precisas de compromiso con la sociedad y las ideas vigentes, se identificaban los adelantos tecnológicos del momento y su incidencia sobre el desarrollo naval del país y se comparaba el poder naval propio con el de las demás naciones y entre ellas. En la época, pero durante un breve lapso de tiempo (1884-1887) hizo su aparición la *Revista del Club Naval y Militar*, a la que suscribían los jefes militares del Ejército y la Armada de más altas jerarquías, desafortunadamente aparecieron muy pocos números y de escasa difusión.

Revisten también particular interés los trabajos historiográficos testimoniales de algunos marinos protagonistas de la época. El capitán de fragata Luis D. Cabral,



describe con detalle la trayectoria de dieciséis buques pertenecientes a la escuadra de fines del siglo XIX y algunas experiencias vividas durante su paso por la Armada. De su trabajo se publicó la primera parte en la obra titulada *Anales de la marina de Guerra de la República Argentina*, Buenos Aires, 1904, mientras que un segundo tomo y otro libro con la biografía de 43 jefes navales siguen inéditos y conservados en el Departamento de Estudios Históricos Navales. De gran valor por su carácter testimonial son los libros escritos por el capitán de navío Santiago Albarracín, *Páginas de Ayer*, Buenos Aires, 1928, y por el contraalmirante José Moneta, *Recuerdos de un marino*, Buenos Aires, 1939, donde se revelan aspectos internos de la marina y otros en torno de las gestas más relevantes del período tratado.

Muy vasto es el material periodístico que refleja las actividades militares, sus operaciones, el desarrollo y desenvolvimiento institucional, además de la participación de las fuerzas armadas en la política de Estado en el orden interno y en consideración con la política exterior. Era frecuente que jefes y oficiales plantearan sus puntos de vista, opiniones y experiencias profesionales en los diarios y periódicos por lo que en algunos casos estos artículos se han convertido en testimonios directos de gran significación. Por otra parte los diarios de la época, con sus tendencias e intereses, muestran las distintas maneras en que la sociedad percibía la realidad y adquieren por momentos un protagonismo que los convierte en fuente obligada para comprender determinados procesos.

El período es rico en publicaciones oficiales, el Ministerio de Guerra y Marina y luego el Ministerio de Marina, publicaban las *Memorias* anuales que eran presentadas por el ministro del ramo ante el gobierno. Esto ha dejado un rico material documental debido a que, además de las consideraciones políticas y militares sobre la defensa, la mayoría de ellas presentan las memorias parciales de los buques y dependencias. Como toda fuente oficial estos documentos exigen un análisis crítico y un esfuerzo interpretativo profundo. Las *Ordenes Generales del Ministerio de Marina*, condensan todas las directivas y disposiciones anualmente emanadas por el Ministerio, y reflejan además de los actos formales de la conducción, aspectos disciplinarios, normas de orden interno, ascensos, traslados y destinos.

Asimismo, son de obligada consulta fuentes editas clásicas, como la Colección de Leyes y Decretos Militares, concernientes al Ejército y la Armada de la República Argentina, compiladas por Ercilio Domínguez, tomos segundo a quinto (período 1854-1898), Buenos Aires, 1899 y reglamentos, manuales y proyectos de organización publicados en la época.

Teniendo en cuenta lo expuesto es preciso indicar también que en el análisis fontanal y en la elaboración de los estudios se trabaja con documentación inédita según la siguiente disquisición:

### **Fuentes inéditas**

Con buen criterio, el material documental, directamente vinculado con la Armada Argentina durante la segunda mitad del siglo XIX, está casi en su totalidad concentrado en el Departamento de Estudios Históricos Navales que, por tal motivo, se ha constituido en un repositorio de primera importancia. Registra su Archivo, especialmente diseñado para tal fin, la documentación de la Marina de Guerra desde 1816 hasta 1906. Esto incluye todas las comunicaciones oficiales, disposiciones y expedientes entre el Ministerio de Guerra y Marina y el Ministerio de Marina, desde su creación en 1898, del Estado Mayor General de la Armada, de las distintas Juntas constituidas para consulta e inspección y de todas las unidades a flote y dependencias administrativas, que conformaban las fuerzas navales, arsenales y apostaderos militares. También se guardan allí, los expedientes judiciales y sumarios instruidos durante todo el período analizado con la constancia documental de los procesos, cuyas actuaciones brindan testimonios de primera mano para la reconstrucción histórica.

Además de lo mencionado, entre la documentación existente son de mayor importancia las donaciones particulares, que destacan los hechos y la actividad de algunos destacados protagonistas.

En el Archivo General Marina se conservan los diarios de navegación, partes de viaje, fojas de servicios y legajos de personal de la Armada durante este período. Tras estos repositorios principales se encuentra material disperso en otros lugares. La familia Cordero guarda con un cuidado muy especial toda la documentación relacionada con

sus antepasados navales, los hermanos José María, Mariano y Bartolomé Cordero. Los dos últimos fueron figuras protagónicas durante el proceso que tratamos en este estudio y su documentación personal, cartas y memorias constituyen un valioso aporte esclarecedor.

### **Auxiliares heurísticos**

El contralmirante Pablo E. Arguindeguy desarrolló sus investigaciones a partir de la recopilación de material sobre los buques de la Armada Argentina, sus características y actividades desde la construcción y/o incorporación hasta quedar fuera de servicio y otra serie de trabajos de carácter historiográfico de diversa naturaleza donde se aborda el período de tratamiento. Sin embargo el indiscutible valor de su producción está dada por aquella recopilación original convertida en un auxiliar heurístico de consulta obligada, los *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972. El estudio, publicado en siete tomos, presenta las características y una breve reseña de todos los buques que pertenecieron a la Armada Argentina desde la emancipación nacional hasta la década de 1960. Esa obra ha sido complementada recientemente por un tomo similar producido por Pablo Arguindeguy y Horacio Rodríguez: *Buques de la Armada Argentina (1852-1899), sus comandos y operaciones*. Otro trabajo de los mismos autores, que resulta de obligada consulta, es la *Nómina de Oficiales Navales Argentinos 1810 - 1900*, Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 1998, que resume los datos generales y destinos de todos los oficiales navales que no egresaron de la Escuela Naval. El capitán de fragata Luis D. Ugarte, con motivo del centenario de la Escuela Naval compiló y organizó los datos de *Las primeras cien promociones de la Escuela Naval Militar 1879-1971*, serie F, Catálogos nº 1, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972. La compilación resulta útil pues ubica a todos los egresados de la Escuela Naval Militar, indicando fecha de nacimiento y fallecimiento, mes y año de ingreso y egreso, orden de mérito y grado alcanzado.

## **PRIMERA PARTE**

### **ABARCA EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 1872 Y 1880**

- **La investigación presentará los antecedentes inmediatos que justificaron la adquisición de los primeros buques modernos y las razones geopolíticas, estratégicas, tácticas y técnicas que se evaluaron en la decisión. Se plantearán las instancias de la creación de la Escuela Naval, la construcción del primer arsenal de marina en Zárate y los talleres navales sobre el río Luján en el Tigre.**
- **Los factores de política interior y la participación de la Marina de Guerra en las rebeliones armadas contra los gobiernos de Sarmiento y Avellaneda.**
- **Los conflictos que terminaron con la disolución de la Escuela Naval y su convulsionada refundación. Los problemas de infraestructura y los condicionamientos que impedían un asiento definitivo para ella.**
- **La fundación y desenvolvimiento de la primera División de Torpedos, sus posibilidades y limitaciones y el trágico fin de la experiencia con la explosión y hundimiento del buque taller Fulminante en aguas del río Luján.**
- **Los factores de política exterior y la participación de la Armada en defensa de los intereses nacionales. La conformación de la primera fuerza expedicionaria armada para operar en aguas del Atlántico Sur.**

USAL  
UNIVERSIDAD  
DEL SALVADOR



## Capítulo I

### SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA

#### Las iniciativas precursoras del presidente Sarmiento

Sarmiento, durante su misión diplomática en Estados Unidos (1865-1868) había tenido oportunidad de conocer el asombroso potencial militar norteamericano y pudo apreciar las bondades de los desarrollos militares impulsados por la reciente conflagración. Le llamaron particularmente la atención un nuevo tipo de buque, el monitor, cuya actuación fue determinante en los combates navales de la Guerra de Secesión, y otro original sistema de armas basado en la acción de un proyectil de gran poder destructivo, el torpedo, que apoyaba su eficacia en la sorpresa.

El monitor era una moderna unidad fluvial acorazada, cuya superestructura prácticamente desaparecía sobre la línea de flotación para liberar el movimiento de una torre central de dos cañones. Sus características, además de disminuir el grado de vulnerabilidad ante el fuego enemigo, permitían el movimiento de los cañones en los 360° independizándolos de las limitaciones impuestas a la maniobra por las condiciones del teatro de operaciones, lo que representaba una ventaja particularmente apreciable en aguas restringidas. Los torpedos, en cambio, eran un arma de remotos antecedentes, cuya consideración había crecido extraordinariamente durante los últimos años. Se clasificaban en defensivos o fijos, llamados en la actualidad *minas*, y en ofensivos o móviles, transportados sobre el botazón de pequeñas y rápidas embarcaciones hasta el blanco.

Sarmiento, convencido de la necesidad de disponer de medios navales adecuados para la seguridad de la Nación en el Río de la Plata, al mismo tiempo que forjaba la idea de contar con una modesta escuadrilla de acorazados de río, se sintió particularmente inclinado a ver en el torpedo la solución más pronta y viable para resolver el problema de la defensa naval argentina.

Desde su comisión, inició una activa campaña para convencer al gobierno, y en especial al presidente de la República, de los beneficios de adquirir aquellas unidades

en los Estados Unidos, aprovechando las particulares circunstancias del final de la guerra de Secesión:

algunos por el quinto de su costo y están anunciados otros para la semana entrante<sup>10</sup>.

Con respecto a los torpedos le decía:

No pierdo mi tiempo aquí, y en cuanto lo permite mi falta de instrucciones ya he logrado mandar armas y hombres especiales, ingenieros, marineros, sin comprometer el tesoro ni el crédito argentino. Un jefe del sur llegará luego, que conoce el mecanismo y aplicación de los torpedos<sup>11</sup>.

Tanto los vapores acorazados como los torpedos satisfacían los criterios táctico-defensivos que promovía la escuela francesa de la Jeune École, a la que adherían las principales potencias marítimas del mundo. En el orden de los intereses geopolíticos de la Argentina, los torpedos se presentaban como el sistema de armas más apropiado. Aunque definitivamente nada se hizo y la atención del gobierno debió dirigirse hacia asuntos más urgentes, estas ideas fueron cobrando forma en la dirigencia argentina.

Una vez en la presidencia el tenaz sanjuanino no habría de desaprovechar la oportunidad que el destino le brindaba, y a pesar del convulsionado ambiente revolucionario y aún con la amenaza latente de López Jordán, a principios de la década de 1870, se dio tiempo para anticipar medidas tendientes a modificar la situación de la Marina.

### La "nueva escuadra"

El 27 de mayo de 1872, y en un momento de relativa calma, fue sancionada la primera ley de adquisición de armamentos navales (nº 498) que contemplaba la

<sup>10</sup> Domingo Faustino Sarmiento, *Cuestiones Americanas*, tomo XXXIV, Ed. Luz del Día, Buenos Aires, 1952, pp. 188-189. Citado por Humberto F. Burzio, *Historia del Torpedo y sus buques en la Armada Argentina 1874-1900*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1968, p. 18.

inversión de 2.600.000 pesos fuertes en “tres buques de guerra encorazados, del sistema más adelantado y más adecuado al servicio en las aguas de la República”<sup>12</sup>.

La iniciativa, fundada sobre la base de las experiencias norteamericanas de la Guerra de Secesión y el ejemplo de los buques del Brasil que combatieron contra el Paraguay, quebraba la tradicional me

todología de requisita y compra circunstancial de unidades, con el único propósito de responder a las exigencias de crisis circunstanciales, y encaraba la adquisición orgánica de los primeros buques de guerra, a tono con los adelantos tecnológicos de la época.

Las decisiones principales y la construcción de las naves en Inglaterra estuvieron a cargo del ministro Manuel R. García y fueron los principales colaboradores dos oficiales norteamericanos confederados, veteranos de la guerra, Tomas Jefferson Page y Hunter Davidson. En estas designaciones se acentuaba la influencia omnipresente del Presidente frente a los escrúpulos de García, que aunque no dudaba de los conocimientos de los confederados, recelaba de sus pretensiones salariales, la soberbia de sus planteos y las derivaciones que los contratos podrían tener en el orden diplomático.

Creo que podemos tener oficiales muy competentes -le escribía a Sarmiento- que no sean confederados y que no sean exigentes. Pero hay más: no sé si esta aglomeración de ex-rebels gustaría en Estados Unidos [...]<sup>13</sup>.

A pesar de estas observaciones, que no contaron con la consideración de Sarmiento, el celo y la dedicación de Davidson eran encomiables, razón por la cual

<sup>11</sup> Sarmiento – Mitre, *Correspondencia 1846-1868*, Museo Mitre, p. 363. Citado por Humberto F. Burzio, *Historia del Torpedo...*, cit., p. 19.

<sup>12</sup> Congreso de la Nación Argentina. Actas de las Sesiones de la Cámara de Senadores. Ley N° 498 del 27 de mayo de 1872, autorizando la inversión de 2.6000.00 pesos fuertes en la compra de buques y armas. Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1894, p. 383. Vide Pablo E. Arguindeguy, “La presidencia de Sarmiento”, *Historia Marítima Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1990, tomo VIII, capítulo IV, pp. 137-159.

<sup>13</sup> Vide Héctor Raúl Ratto, “Las primeras comisiones navales en el extranjero”, *Boletín del Centro Naval*, tomo LVIII, Buenos Aires, 1939, p. 19.



poco a poco se fue ganando la confianza del gobierno, hasta ocupar un papel relevante en los comienzos de la aplicación del torpedo en la Argentina.

Una vez lanzado el proceso de negociación y adquisición de unidades, y con el objeto de ampliar el plan inicial, fue consultado el almirantazgo inglés, que recomendó la compra de buques pequeños, maniobrables y con grandes cañones. Estas sugerencias impulsaron la decisión de contratar, a mediados de 1874, la construcción de cuatro bombarderas. "Harto hará usted -le decía el ministro García en abril de 1874- en dejar un sistema defensivo basado en fortificaciones y torpedos. Los que vengan harán lo demás"<sup>14</sup>.

Así, gracias a la vocación incansable de García, la inteligencia aplicada de ingenieros norteamericanos y el prudente asesoramiento de la Real Armada Británica, se construyó en Inglaterra la primera escuadra de guerra de la Marina Argentina.

Con el arribo de las cañoneras *Paraná* y *Uruguay* (7 de julio de 1874), los monitores<sup>15</sup> *Los Andes* y *El Plata* (19 de mayo de 1875), y la contratación de cuatro bombarderas denominadas *Pilcomayo*, *Bermejo*, *Constitución* y *República*, que llegaron al país en los primeros meses de 1876<sup>16</sup>, la realidad había superado las expectativas de la Ley con la compra de más unidades que las previstas inicialmente. Pero lo más significativo fue el carácter de estas naves modernas: "La Escuadra de Sarmiento -señala Arguindeguy- no es un conjunto más o menos armónico de buques:

<sup>14</sup> *Ibíd.*, p. 19.

<sup>15</sup> El monitor era un barco raso, sin amuradas y con una obra muerta que en general no excedía el metro de altura. Contaba con la protección de una delgada coraza y en cubierta llevaba, según su tamaño, una o dos torretas de cañones de grueso calibre. Un artículo de la revista *Engineer* los comparaba por su forma con una caja de queso, instalada en una tabla. Las condiciones de vida a bordo eran extremadamente difíciles, los hombres se hallaban prácticamente encerrados y trabajaban en un ambiente donde faltaba espacio, luz y adecuada ventilación. En virtud de la reducida superficie expuesta por encima de la línea de flotación, ofrecían un blanco difícil para la artillería enemiga. En contrapartida debido a la mínima altura de sus bocas de fuego sobre el agua era imposible operar los cañones con marejada, condición esta que, sumada al pequeño calado, lo hacían una embarcación solamente apta para la navegación en ríos y aguas interiores. Vide *Engineer*, "Los monitores considerados como guardacostas", *Boletín del Centro Naval*, tomo X, Buenos Aires, 1892-1893, pp. 522-526.

<sup>16</sup> Vide Pablo E. Arguindeguy - Horacio Rodríguez, *Buques de la Armada Argentina (1852-1899)*. Instituto Nacional Browniano, 1999.

es el espíritu de los viejos veleros en la transición del hierro y del vapor”<sup>17</sup>. Efectivamente la escuadra, armada a partir de la compra de estos buques, se afirmaba en la visión del porvenir, aun cuando las condiciones marineras limitaban su accionar a las aguas del Río de la Plata y los ríos del litoral.

### La Escuela Naval y el arsenal de Zárate

Paralelamente fue creada la Escuela Naval Militar. La iniciativa, como sucede con frecuencia ante emprendimientos de esta naturaleza, respondió al afán de un grupo reducido de hombres impuestos del compromiso de pensar el país y bregar por la consolidación de sus instituciones.

En junio de 1872 una rutinaria reunión de camaradería a bordo del vapor *Rosetti*, con la participación de su comandante, el sargento mayor Clodomiro Urtubey, el comandante del vapor *Pampa*, Erasmo Obligado, y sus segundos el capitán Enrique Guillermo Howard y el teniente Carlos Hastings, habría de perfilar uno de los proyectos de mayor trascendencia. Como tantas otras veladas compartidas en la cámara de un buque, la conversación derivó hacia temas profesionales y finalmente se centró en la formación de los oficiales. Sobre la base de una olvidada propuesta de Urtubey, que en julio de 1871 había elevado al ministro de Guerra y Marina con la intención de crear una academia teórico-práctica “en pequeña escala”, juntos concibieron la idea de crear una escuela según los modelos europeos, donde se enseñaran materias científicas y militares, con el objetivo de lograr una educación integral<sup>18</sup>. Urtubey, que había

<sup>17</sup> Pablo Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972, tomo III, pp. 1197.

<sup>18</sup> Archivo de la Escuela Naval Militar, Colección de Documentos de 1871-1877, Documento 1. Vide Hector R. Ratto, “Las creaciones navales de Sarmiento”, *Boletín del Centro Naval*, tomo LVII, Buenos Aires, 1938, pp. 152-157. Juan Carlos Pérez Salvadores, *Biografía del capitán de navío de la Marina de Guerra Argentina Antonio E. Pérez*, Talleres Gráficos Abecé, Buenos Aires, 1953, pp. 28-29. Laurio H. Destéfani – Mario Quartaruolo, *Comodoro Clodomiro Urtubey*, Buenos Aires, 1967, pp. 144-145. Humberto Burzio, *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo I, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972, pp. 196-197. Pablo E. Arguindeguy, “La presidencia de Sarmiento”, cit., pp. 142-144.

egresado del Colegio Naval Militar<sup>19</sup> de San Fernando, Cádiz, por ser el más preparado, fue el encargado de llevar el proyecto adelante y el principal responsable de convencer a sus pares y a las principales autoridades nacionales.

Dos años atrás, el presidente Sarmiento había promovido y fundado la Escuela Militar<sup>20</sup>, que funcionaba en la antigua quinta de Juan Manuel de Rosas ubicada en San Benito de Palermo. El instituto marchaba medianamente bien y, a pesar de los iniciales juicios negativos, el escepticismo de ciertos sectores de la dirigencia política y los inconvenientes económicos y de infraestructura que todavía sobrellevaba, no se dudaba de su importancia para la definitiva organización del Ejército<sup>21</sup>.

El ejemplo operado en aquella institución, el consenso alrededor de la necesidad de organizar la Marina y la adquisición de los primeros buques de hierro, alimentaban la idea de que ése era el momento propicio para crear la Escuela Naval.

En realidad no fue difícil acercar un considerable número de parlamentarios al vicepresidente Adolfo Alsina y al propio Sarmiento, que enseguida hizo suya la idea y logró la aprobación del proyecto, convertido en ley con sanción del 5 de octubre de 1872. La dirección recayó en el veterano Clodomiro Urtubey, y el viejo vapor *General Brown*, de pobres condiciones y sin ninguna aptitud para el combate, fue elegido como su primer asiento<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> Vide Laurio Destéfani – Mario Quartaruolo, *Comodoro Clodomiro Urtubey*, Comisión Homenaje al comodoro Clodomiro Urtubey, Buenos Aires, 1967, p. 11.

<sup>20</sup> El Colegio Militar de la Nación fue llamado inicialmente con ese nombre.

<sup>21</sup> Vide Isaías J. García Enciso, *Historia del Colegio Militar de la Nación*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1970.

<sup>22</sup> El 26 de octubre de 1872 Urtubey presentó al Poder Ejecutivo el reglamento de la Escuela, que además de cambiar la denominación original por la de Escuela Naval Militar, definía en 63 artículos el perfil de la institución. Para ingresar los aspirantes debían ser argentinos o hijos de padres nacionales de entre 12 y 15 años, y se les exigía leer y escribir correctamente, conocimientos de gramática, de las cuatro reglas fundamentales de aritmética y de doctrina cristiana. Las normas de admisión, sostenidas primariamente en las aptitudes intelectuales, aplicación y buena conducta de los aspirantes, hacía prevalecer ante igualdad de condiciones, el ingreso de hijos de marinos o militares muertos en acción de guerra o servicio, hijos de marinos o militares pobres, o de la misma condición, que hubiesen prestado servicios de importancia al país en cualquier actividad. Vide Ley N° 568 del 5 de octubre de 1872, autorizando la fundación de una Escuela Naval en el vapor *Brown*, Congreso de la Nación Argentina. Actas de las Sesiones de la Cámara de Senadores, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1894, p. 410. Vide Colección de Leyes y Decretos Militares, tomo II, cit., p. 420; Pablo E. Arguindeguy, "La presidencia de Sarmiento", cit.



Sin que mediaran profundos estudios, casi sin discusiones, pero sujeto a las necesidades, se arbitraba un instituto de formación en el núcleo de una Marina prácticamente inexistente; la cuestión, sin embargo, sintetizaba la impronta del presidente argentino, para quien la educación y la cultura eran el punto de partida de cualquier aspiración.

Sobre el rumbo dispuesto, mientras se esperaban las unidades adquiridas en Inglaterra y los beneficios de la Escuela, se encararon otra serie de medidas para apuntalar las acciones en curso y organizar la institución.

En coincidencia con este espíritu también se estableció en Zárate el primer Arsenal de Marina<sup>23</sup>. La elección del lugar respondió naturalmente a la defensa del Río de la Plata, y todas las consideraciones giraron alrededor del apoyo que podría brindar a las unidades de río dispuestas en las embocaduras del Paraná, del Uruguay y en Martín García.

La forma en que se habían adquirido los primeros buques de guerra, el lugar que rápidamente ocupó el torpedo, las instancias de la creación de la Escuela Naval, y el arsenal de Zárate, fueron los elementos originarios de esta Marina fundada casi como se organizan las tareas de una casa o, en todo caso, se establecen los principios de una pequeña empresa. Los proyectos en curso surgían tras ideas sin demasiados fundamentos, convertidos, dado el caso, en opiniones que respondían generalmente a factores intuitivos de exagerado optimismo y las experiencias personales de unos y otros. De esta manera y sin que mediara ningún antecedente, se pretendió ubicar al país a la vanguardia de los desarrollos tecnológicos de la época.

En realidad hasta que Sarmiento forzó los primeros elementos de organización, la Marina nacional era una difusa institución que aparecía circunstancialmente y por lo tanto en su seno no existía el ámbito propicio para desarrollar cualquier edificación de pensamiento. Por eso, sólo cuando se manifestó cierta continuidad en los empleos y un

---

<sup>23</sup> Ley N° 1425, del 4 de octubre de 1873, autorizando al Poder Ejecutivo la inversión de hasta trescientos mil pesos fuertes en la construcción de arsenales y depósitos de marina. Colección de Leyes y Decretos Militares, tomo II, cit., p. 455. Vide Humberto Burzio, *Armada Nacional, Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, pp.71-72. Pablo E. Argüedeguy, "La presidencia de Sarmiento", cit., p.145.

la realidad, de acuerdo al Estado y sus instituciones, en los últimos años la Armada adquiere particular significación a la luz de los acontecimientos posteriores.

### **Los oficiales**

Los resultados de la política naval de Sarmiento comenzaron a valorarse a partir de 1874, al incorporarse las unidades de la "nueva escuadra". Las máximas jerarquías de la Marina estaban cubiertas por cuatro coroneles, seis tenientes coroneles y siete sargentos mayores. Durante los años siguientes este esquema se mantuvo prácticamente inalterable. Predominaban las figuras de José Murature, Luis Py, Álvaro J. Alzogaray, Ceferino Ramírez, Clodomiro Urtubey, Erasmo Obligado, Martín Guerrico, Augusto Lasserre y los hermanos Mariano y Bartolomé Cordero. Estos hombres, a quienes se sumarán otros, fueron los protagonistas principales durante los primeros años de organización y quienes siempre desde los puestos más relevantes siguieron su evolución hasta entrada la década de 1880.

Los más antiguos habían combatido en los tiempos de la confederación e incluso quedaba todavía algún veterano de la guerra contra el Brasil. Salvo Urtubey, ninguno tenía formación académica, pero todos se habían forjado en el campo de batalla y sostenían sus posiciones dentro de la Armada por la energía y el espíritu de sacrificio que los envolvía.

Preparados en la escuela de la práctica, sabían de maniobra y tenían experiencia para navegar a vista de costa, pero desconocían la teoría de las ciencias náuticas y se apoyaban en pilotos de distinta procedencia para salvar su ignorancia en esos temas. De orígenes diversos y formación profesional heterogénea, estos guerreros habían servido muy bien a la Nación durante los principales conflictos contra el extranjero y gozaban de gran prestigio en los círculos sociales.

Las diferencias, más humanas que profesionales, y en alguna medida las orientaciones políticas que se interponían, obstaculizaron el desenvolvimiento de las actividades y provocaron confusión y tensiones dentro de la propia Institución. Sucede, que entre ellos no había coincidencias acentuadas, y en cada caso se arraigaban a criterios propios para conducirse. Entiéndase bien, esto no quiere decir que no fueran

capaces de pensar la Marina, y de imponer con convicción sus criterios, lo hacían, pero individualmente y por lo tanto la acción de uno siempre corría el riesgo de ser desmerecida por los otros.

A través del conocimiento, la amistad o lejanas rivalidades, estaban particularmente vinculados a la política nacional, comprometidos con muchos de sus principios y más todavía con algunos de sus gestores. Era conocida la amistad de Urtubey con Sarmiento y las relaciones que unían a las familias de Mitre y Obligado. Sin embargo, el escaso número de jefes, la tradicional concentración geográfica de las fuerzas navales y el carácter de las misiones que cumplían, en las regiones ribereñas fronterizas, sirvieron para mantener al grueso de los marinos lejos de las conspiraciones políticas, tan comunes en aquellos convulsionados años.

Estos hombres fueron secundados por un conjunto de oficiales argentinos, también de extracciones diversas, pero en general provenientes de las filas del Ejército, y veteranos de la guerra con Paraguay.

Los oficiales más preparados eran una minoría de argentinos muy jóvenes que, por vocación y gracias a una situación económica acomodada, estudiaron en escuelas navales del exterior o se habían aventurado en la carrera del mar, ganando experiencia en navíos de terceras banderas; España, Francia, Italia, Alemania, Gran Bretaña y los Estados Unidos fueron los países preferidos. También de aquellas naciones llegaron oficiales profesionales, que pudieron insertarse en el irregular sistema de reclutamiento argentino.

Particularmente el entendimiento entre criollos y extranjeros era dificultoso, recelosos de sus propias condiciones y capacidades, frecuentemente se miraban con desconfianza y se resistían a establecer los lazos de subordinación imprescindibles. Los expedientes judiciales de la Armada, y otros testimonios, permiten reconstruir las características de estas difíciles relaciones con buenos ejemplos, donde también se vieron envueltos oficiales que luego tendrían un papel señalado en la institución.

Así ocurrió con el capitán Rafael Blanco, que en enero de 1875 al asumir el comando de la cañonera *Uruguay* debió enfrentarse con su segundo, el teniente de origen noruego Luis E. Jhonson, provisoriamente a cargo del buque. Éste que se encontraba en "total estado de embriaguez", o según otro testimonio "algo pesado de



cabeza", se había negado a entregarle una carta para el comandante militar de Bahía Blanca. Como es natural, Blanco pretendía concentrar en su persona las responsabilidades del mando, por lo que la negativa no se explica sino como un pretexto para desconocer la autoridad del nuevo jefe. En su declaración el guardián Mariano Echagüe dijo que le había oído decir al teniente Jhonson que "no haría ningún servicio mientras estuviera el capitán Blanco al mando del buque". Aunque del sumario no se pueden desprender razones objetivas que expliquen la actitud del oficial noruego, es probable que éste haya actuado en virtud de una sobrevaloración de sus condiciones frente a las que le reconocería al nuevo comandante: un joven de 20 años, que servía en la Marina desde los once y había cursado un breve período en el Colegio Militar. Jhonson fue considerado culpable de insubordinación y embriaguez y en mérito a los servicios prestados sólo fue condenado a un mes de prisión en el estacionario *Vanguardia*<sup>24</sup>. Ese año, también en la *Uruguay*, el teniente Francisco Moreno y Llovet, un oficial español con antecedentes por su mal carácter, fue arrestado y engrilletado por abofetear al segundo comandante, teniente Pedro Latorre, luego de haber sido "puteado" por él. Moreno y Llovet fue condenado y, en atención a su carácter irascible y "perjudicial" para el servicio de la escuadra, la acción le costó la baja. Pero también quedó comprobada la responsabilidad de Latorre, que lo "había torpemente vejado" e insultado "sin razón y de manera contraria al decoro", por lo que fue separado del cargo y amonestado con la prevención del retiro del servicio<sup>25</sup>. Cabe observar que situaciones como las referidas no se verificaban sólo entre oficiales subalternos o extranjeros de dudoso ascendiente. Hunter Davidson, que ostentaba el grado de capitán honorario y a quien se le había concedido la dirección de la Estación de Torpedos y la responsabilidad de la compra del *Fulminante*, llegó a confrontar con el jefe de la escuadra, el comodoro Luis Py, en torno de la discutida relación de subordinación entre ambos. El primero se negó a someter la dependencia para ejercitarse con el resto de la

<sup>24</sup> Sumario instruido por la insubordinación cometida por el 2º Comandante de la cañonera *Uruguay*, teniente Luis E. Jhonson. Departamento de Estudios Históricos Navales, Justicia - caja nº 5, legajo 61.

<sup>25</sup> Sumario instruido por la insubordinación cometida por el teniente Francisco Moreno y Llovet de la dotación de la cañonera *Uruguay*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Justicia - caja nº 5, legajo 64.



escuadra, advirtiéndole que, de hacerlo, contradecía abiertamente su contrato con el gobierno nacional, que lo colocaba, según su interpretación, únicamente bajo las órdenes del ministro de Guerra<sup>26</sup>. Los hechos indican que prevaleció la opinión del norteamericano.

Según vemos, situaciones como las referidas no eran excepcionales; los vínculos entre oficiales eran más controvertidos de lo que una observación superficial puede indicar y esto se debía principalmente a las distintas procedencias y a la imposibilidad de lograr una formación profesional y cultural homogénea. Además, lo que en marco de una organización eventual y transitoria podía ser tolerado, en el nuevo espíritu, signado por criterios de continuidad y crecimiento, comenzaba a cuestionarse.

Desde los primeros pasos fue gestándose el perfil de un nuevo oficial, compuesto por una síntesis de aspectos esenciales, donde debía conjugarse el amor a la patria, un profundo sentido de lo humano y conocimientos técnicos y científicos. Este "nuevo oficial" forzosamente se definía frente al otro, tal como lo demuestra esta colorida descripción de un oficial embarcado en una de las modernas bombarderas:

Desempeñaba las funciones de segundo el alférez de fragata D. Carlos Lartigue, oficial minucioso e incansable para el trabajo, formado a bordo de los buques mercantes que el gobierno armaba en guerra [...] se distinguía por un carácter amable al par que firme y enérgico llegado el caso; no pertenecía a la escuela tradicional del abuso y de la arbitrariedad erigidos en sistema como ocurría -¡cosas de la época!- con algunos oficiales formados en la misma escuela que él; sabía ser recto y justiciero, sin recurrir a los medios violentos que la carencia de códigos y reglamentos autorizaba en cierto modo, si se tiene en cuenta la composición general de las tripulaciones de nuestra marina de guerra, entonces embrionaria<sup>27</sup>.

Para colmo, aunque se avanzaba en medidas de trato más humanas, las normas recientes eran desconocidas o difíciles de cumplir para quienes habían aprendido el arte de navegar en buques mercantes o de guerra de Norteamérica y Europa, sujetándose a pautas disímiles y en muchos casos severidad extrema.

<sup>26</sup> Nota de Hunter Davidson al comodoro Luis Py, Buenos Aires, 22 de julio de 1875. Departamento de Estudios Históricos Navales, Vapor *Fulminante*, caja n° 478-1.

<sup>27</sup> Santiago Albarracín, *Páginas de Ayer*. Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, Buenos Aires, 1928, pp. 23-24.

Uno de los acontecimientos vinculados con la disciplina más llamativos en el reducido círculo naval de la época, fue el que tuvo como testigo y protagonista al capitán Walter G. Green, oficial norteamericano nacido en Nueva Orleans y que servía en la Argentina desde 1874. En mayo de 1877, a bordo del acorazado *El Plata*, el soldado Cirilo Mansilla atacó al sargento Adriano Rueda, quien cayó herido de muerte; Green, en su condición de segundo comandante, con un machete que recogió de la cubierta, golpeó al agresor hiriéndolo en un brazo. Luego ordenó que se le asegurara de pies y manos con estrobos y lo mandó suspender en posición horizontal, hasta que perdió el conocimiento. Los testigos no coinciden en la duración del castigo, que según distintas fuentes se prolongó entre treinta y noventa minutos. Tras ser despertado con varios baldes de agua, “se le mandó remachar una barra de grillos”, le colocaron esposas y fue encerrado en uno de los paños del buque donde permaneció dos meses.

Green fue procesado por abuso de autoridad y castigos arbitrarios. En efecto había violado el artículo 23, título 10, tratado 8º de las ordenanzas del Ejército y una resolución del 1º de junio de 1863 expedida por el presidente Mitre, que prohibía “la estaqueadura de marineros en cruz de San Andrés” en los buques de la Armada. Sin embargo, se consideró que había suficientes razones para atenuar la falta del capitán norteamericano.

es preciso tener presente que [...] la justa indignación que debió causar al segundo jefe del buque, ha podido llevarlo a extralimitar en el castigo las facultades que atribuyen a los jefes las ordenanzas de la Armada; no viniendo entonces ese abuso, que por otra parte no produjo consecuencias graves en el paciente, para constituir un verdadero delito, sino más bien una falta, sujeta a pena arbitraria, según el citado artículo de las ordenanzas del Ejército que concuerda con las disposiciones de los códigos penales del Ejército Francés, Italiano, Portugués, Suizo y Belga.

Estas razones sumadas a los servicios que venía prestando Green a la Nación, y la discontinuidad del proceso, que se resolvía casi tres años después de la ocurrencia de

los hechos, constituyeron los fundamentos para que fuera finalmente sobreseído del delito y amonestado por el comandante general de Marina<sup>28</sup>.

La situación no era excepcional, pero esta nueva marina ponía cierta distancia entre quienes convenían con esas prácticas y aquellos que las condenaban, por encontrarlas indignas y extemporáneas.

Esta predisposición hacia un trato más humano fue verificándose paulatinamente. Los castigos corporales se mantuvieron durante muchos años más y desaparecieron recién cuando la Armada estuvo totalmente organizada y bajo la conducción de las primeras promociones de la Escuela Naval Argentina, en las postrimerías del siglo XIX. Hacia 1885, fecha en que decididamente tienden a desaparecer los azotes, el cepo y la jarcia, "además de cualquier otra tortura", eran práctica común en los buques y unidades de la Armada, de la misma forma que lo era en las marinas de las demás naciones, que le servían de modelo<sup>29</sup>.

### El personal subalterno

Las necesidades de cubrir las vacantes siempre crecientes de marinería permitían el reclutamiento de todo tipo de gente e impedían cualquier selección.

Los que se incorporaban desde las filas del Ejército o de la Guardia Nacional conocían las asperezas de la vida militar, pero nada sabían de vida marinera; los que llegaban de la marina mercante, carecían del más elemental sentido de la disciplina y, además, eran mayoritariamente extranjeros, un despropósito, si se piensa que se trataba de una marina de guerra con pretensiones nacionales. Algunos, simplemente provenían del interior del país y buscaban una nueva oportunidad, los animaban sólo las necesidades, no comprendían el significado de un régimen militar y apenas tenían una difusa intuición de lo que podía ser el mar. Ciertamente la vida en la marina de guerra era demasiado luctuosa para el ciudadano argentino, y por eso tenía pocos adictos en el Río de la Plata, el litoral y casi ninguno en el interior del país. Sólo una pequeña

<sup>28</sup> Sumario criminal instruido contra el soldado Cirilo Mansilla de la guarnición fija de Martín García, por heridas seguidas de muerte. Departamento de Estudios Históricos Navales, Justicia - caja n° 5, legajo 71.

<sup>29</sup> Los expedientes judiciales de la Marina de la época iluminan sobre esta realidad. Vide José Moneta, *Recuerdos de un marino*, Buenos Aires, 1939, pp. 8-9.



minoría apreciaba la sugestiva fascinación del mar, se tentaba por espíritu de aventura o percibía el potencial futuro de la carrera naval.

El grueso de los voluntarios era de origen extranjero, muchos indígenas y una minoría de criollos. Los primeros componían un verdadero babel de lenguas, eran difíciles de conducir y en ocasiones se aprovechaban del desconocimiento del idioma en propio beneficio; pero, en contrapartida, conocían de la vida marinera y se sentían vinculados a ella. Los indios en cambio, eran hombres sumisos, que llegaban a la marina con total desconocimiento y la mayoría de las veces empujados por la desesperación. En todos los casos eran analfabetos, generalmente desconocían el español y tenían muy mala y su propensión a adquirir enfermedades. Para muchos servir en un buque, y más todavía, en un navío de guerra, era el último recurso, al cual se llegaba después de haber intentado en otras actividades sin suerte.

Como los indígenas eran muy propensos al contagio de las enfermedades infecciosas de origen europeo como el tifus y la viruela, su presencia a bordo frecuentemente se cuestionaba:

Véase pues -señalaba un documento oficial- cuanto riesgo se corre llevando este elemento a bordo, donde los tripulantes viven mancomunados respirando la misma atmósfera y que, por consiguiente, no podrían preservarse, en los casos desgraciados, de aspirar los productos halituosos de los virulentos<sup>30</sup>.

Los criollos comprendían una valiosa y heterogénea minoría, y eran los más requeridos por los jefes, que reparaban en la ventaja del idioma, el compromiso con la Patria y la seguridad de la total sumisión a las leyes; aunque era difícil inclinarlos por la Marina. Los más rebeldes para reclutar eran los nacionales hijos de extranjeros, que se permitían toda clase de picardías cuando las circunstancias imponían una leva obligatoria. Bartolomé Cordero explica que como conocían el idioma de sus padres, era práctica entre ellos negar la nacionalidad argentina, para evitar el servicio de las armas, "privándose ellos mismos de la dulce satisfacción que debe experimentar todo hombre de corazón, al declarar a la faz del mundo, cuál es su patria, sacrificarse por ella y disfrutar de los goces

<sup>30</sup> Julio A. Roca, *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, período 1879-1880, tomo III, Buenos Aires, 1880, p. 299.



y prerrogativas a que tiene derecho todo ciudadano de una nación civilizada”<sup>31</sup>. Los marineros extranjeros eran provistos por *enganchadores*, que corrían con el embarque a cambio de una gratificación; una operación de varias aristas de la cual se desconfiaba por la posibilidad latente, y en ocasiones comprobada, de cometer abusos.

Todos ellos, criollos, indios y extranjeros, al incorporarse no tenían ninguna disposición militar, por lo que los primeros tiempos se abocaban por completo a la instrucción básica; de más está ahondar en las precarias condiciones de esta enseñanza donde las obligaciones se aprendían sobre la marcha y no siempre se compatibilizaban aptitudes. Por eso, y ante la imposibilidad de adaptarse a las originales condiciones de vida de mar, un número considerable de marineros instruidos abandonaban el servicio sin que se pudieran explotar los beneficios del conocimiento adquirido.

Las deserciones eran una práctica común e incontrolable. Muchas veces instigada y encubierta por los propios enganchadores, cuyo negocio se basaba en la movilidad de las tripulaciones<sup>32</sup>. Sin embargo, es necesario señalar que no eran los únicos culpables y ni siquiera los mayores responsables del número abrumador de deserciones. El Estado no atinaba a crear las condiciones apropiadas de convivencia, a la sombra de una cultura nacional que rechazaba el mar porque lo desconocía.

Sólo en escasas ocasiones las deserciones obedecían a razones de peso, en gran parte de los casos los desertores lo hacían “por que sí”, a sabiendas de que no serían castigados severamente o que ni siquiera sería prevenida su falta en medio de la confusa y desprovista organización imperante.

De esta manera, alternaban sin culpa la vida de mar, con períodos de tierra donde realizaban otras actividades. Estas evasiones producían el mayor flujo de personal y obligaban a los comandantes a tomar medidas antipáticas, como la restricción de licencias y francos para disminuir el riesgo de quedar sin la gente necesaria. Pero todas las previsiones eran insuficientes, sobre todo al considerar el tipo de actividades que desarrollaban los marinos, tanto sobre las riberas de los ríos como en los improvisados puertos del litoral atlántico.

---

<sup>31</sup> Bartolomé Cordero, *Diario personal*, segunda parte, pp. 286-292. Archivo de la familia Cordero.

De esto brindan testimonio numerosos episodios, como el que envolvió la fuga de cuatro marineros indios de la dotación del bergantín-goleta *Rosales*, en mayo de 1876. Se trataba de los marineros Doroteo Valdés, Jacinto Videla, Julián Rosales y Lorenzo Contriqueo. Ese día estaban trabajando en la costa de Bahía Blanca, bajo la dirección del maestro de víveres, Pedro Castañeda y custodiados por el marinero Cosme Torres, que cubría la guardia de centinela; todos bajo las órdenes del aspirante Temístocles Roberts. Cuando éste, circunstancialmente se alejó del lugar, Contriqueo sorprendió al centinela, le arrebató la carabina y con ella en mano llamó a sus compañeros que todavía no se habían percatado de lo que ocurría. Relata Valdés que al ser llamados echaron a correr detrás de él, hacia campo adentro, sin que fueran perseguidos por nadie. Durante tres días vagaron sin alimento hasta que Contriqueo, que unas horas atrás se había separado del grupo, apareció con cinco caballos (el testimonio de Videla dice que fueron seis caballos y una yegua), montaron y siguieron errando por el campo sin más alimento que agua. Al cabo de seis días en esta condición se encontraron con un piquete de veinte soldados dirigido por un teniente que los intimó a entregarse y a quien obedecieron "sin pretender escapar ni oponer resistencia de ninguna clase"<sup>32</sup>.

Los presos fueron conducidos al fortín de Puan donde permanecieron alrededor de veinte días, luego los trasladaron al de Sauce Corto y de allí al fortín de Azul. Apenas unos días después, los llevaron al depósito de artillería de Buenos Aires. Tras quince jornadas más recalaron en Martín García y al día siguiente fueron finalmente devueltos al *Rosales*. Lo sugestivo, no es el caso en sí mismo, sino todo lo que podemos deducir de él. La pequeña e inconclusa investigación tiene apenas nueve folios e integra solamente las declaraciones de Valdés y Videla, pues Rosales y Contriqueo desconocían el español, y no pudieron ser interrogados; tampoco pudo hacerse lo propio con los demás implicados, pues ya no servían en la Marina y

<sup>32</sup> Daniel Rojas Torres, "Conferencia sobre reclutamiento", *Boletín del Centro Naval*, tomo VI, Buenos Aires, 1888-1889, pp. 652-659.

<sup>33</sup> Sumario levantado a los individuos Doroteo Valdés, Jacinto Videla, Lorenzo Contriqueo y Julián Rosales, marineros del bergantín-goleta *Rosales* por el delito de desertión cometido a bordo del mismo con atropello y heridas de los centinelas que los custodiaban, el 23 de mayo de 1876 en el puerto de Bahía Blanca. Departamento de Estudios Históricos Navales, Justicia - caja n° 5, expediente 66.